



Offener Brief - Schiffbrücke ohne Durchgangsverkehr

Sehr geehrte Mitglieder der Ratsversammlung,

Sie entscheiden über die Zukunft der Flensburger Schiffbrücke – einem der prägenden Orte der Stadt. Diese Entscheidung ist eine Weichenstellung: wird an einem veralteten, autozentrierten Straßenraum festgehalten oder schaffen wir eine lebendige, klimaangepasste und zukunftsfähige Hafenkante für alle Menschen in unserer Stadt?

Wir fordern Sie auf, sich für eine von motorisiertem individuellem Durchgangsverkehr befreite und zukunftsfähige Schiffbrücke einzusetzen.

Für die Befreiung der Schiffbrücke von motorisiertem individuellem Durchgangsverkehr sprechen insbesondere die folgenden drei Gründe:

Eine Schiffbrücke ohne motorisierten Durchgangsindividualverkehr

- eröffnet die Chance, sie zu einem lebendigen Aufenthalts- und Erholungsort zu machen.
- ist Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele und die Umsetzung der Mobilitätswende in Flensburg
- schafft Begegnungsorte und soziale Teilhabe im Herzen der Stadt

Dass die Menschen in Flensburg diesen Weg unterstützen, haben die verschiedenen Beteiligungsformate der Stadt vielfach gezeigt. Über 73%, also fast drei Viertel der Teilnehmenden der Online-Umfrage der Stadt zur Gestaltung der Schiffbrücke und Hafenkante, können sich die Schiffbrücke ohne Autoverkehr vorstellen [6].

Auch die Geschäfte, Gastronomie und kulturellen Einrichtungen der Innenstadt würden von einer Verkehrsberuhigung durch die reduzierte Trennwirkung zum Hafen stark profitieren. Gleichzeitig müssen die umliegenden Wohnquartiere davor geschützt werden, dass sich der motorisierte Durchgangsverkehr und dessen negative Auswirkungen dorthin verlagern.

Die gegenwärtigen Herausforderungen verlangen es, dass Städte echte Verantwortung übernehmen, für Klimaschutz, soziale Teilhabe und lebenswerte öffentliche Räume. Die Schiffbrücke könnte zu einem Aushängeschild für eine moderne, klimaangepasste Stadtentwicklung im Norden werden. Statt Lärm, Abgasen und versiegelten Flächen braucht es Raum für Begegnungen, Begrünung, Aufenthaltsqualität, Fuß- und Radverkehr und eine attraktive Verbindung von Innenstadt und Hafen.

Deshalb richten wir folgende drei Forderungen an Sie:

1. Eine konsequente Befreiung der Schiffbrücke von motorisiertem Durchgangsindividualverkehr.
2. Eine Schiffbrücke mit deutlich mehr Raum für Rad- und Fußverkehr.
3. Eine Schiffbrücke mit deutlich höherer Aufenthaltsqualität - barrierefrei und klimaangepasst.



... und 585 weitere



Im Folgenden wollen wir diese zentralen Forderungen genauer begründen und ausformulieren:

1. Eine konsequente Befreiung der Schiffbrücke von motorisiertem Durchgangsindividualverkehr.

Die Schiffbrücke mit ihrer Kaikante befindet sich in bester Lage, um einer der beliebtesten Naherholungsorte und Ausflugsziele in der Flensburger Innenstadt zu sein. Doch sie ist weit davon entfernt, ihr Potential auszuschöpfen. Statt Möwen und Wind beherrschen Autos die Geräuschkulisse, deren Lautstärke Gespräche beim Spaziergang übertönt. Statt einer einladenden naturnahen Hafenkulisse dominieren Autos, Versiegelung und Straßenraum das Erscheinungsbild. Dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wird eine Priorität eingeräumt, die andere Verkehrsteilnehmende aufgrund zu enger Räume in Konflikte drängt (siehe 2.) und die Aufenthaltsqualität stark mindert (siehe 3.). Eine andere Prioritätensetzung, durch die Befreiung vom motorisierten Durchgangsindividualverkehr, würde Raum schaffen für eine sichere Gestaltung des Verkehrs und einen Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV). Gleichzeitig würde Raum geschaffen, um das Potenzial der Schiffbrücke als Aufenthalts- und Naherholungsort mit einer Vielzahl an Gestaltungselementen und Freizeitangeboten für diverse Bevölkerungsgruppen zu nutzen.

Stattdessen erzeugt die aktuelle Gestaltung der Schiffbrücke, mit dem starken Fokus auf optimale Bedingungen für den MIV, eine erhebliche Trennwirkung zwischen Hafenkante und der Innenstadt. Dies wirkt sich sowohl nachteilig auf die Erreichbarkeit des Hafens für die Bewohnenden aus, als auch auf die Belebung der Innenstadt durch die Besuchenden, die primär wegen des Hafens kommen. Diese Trennwirkung würde durch eine Befreiung der Schiffbrücke vom motorisierten Durchgangsindividualverkehr deutlich reduziert und sowohl den Hafen attraktiver für die Bewohnenden machen als auch die Belebung der Innenstadt fördern. Aktuelle Studien legen zudem nahe, dass eine Verkehrsberuhigung auch für den Einzelhandel in Flensburg von Vorteil wäre [1].

Gegen die Befürchtung, die Schließung von Straßen für den MIV führe zu einem "Verkehrskollaps" auf den Ausweichrouten, sprechen zahlreiche Studien. Tatsächlich verschwindet ein bedeutender Teil des Autoverkehrs, da Menschen ihr Verhalten anpassen. Die Reduzierung kann je nach Umfeld und Begleitmaßnahmen zwischen 5% und 25% des betroffenen Verkehrs betragen. [2]

Doch nicht nur kurzfristig, sondern auch langfristig würde Flensburg von dieser Maßnahme profitieren. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass Flensburg die negativen Auswirkungen der häufiger auftretenden Extremwetterereignisse in Folge der Klimakrise zu spüren bekommt. Flensburg sollte also auch intrinsisch motiviert sein, die Folgen der Klimakrise so gut wie möglich abzuschwächen. Dafür spielt der Verkehrssektor mit einem Anteil von 20% an den CO₂-Emissionen eine entscheidende Rolle [3]. Denn ca. 96 % dieser Emissionen im deutschen Verkehrssektor entstehen auf der Straße [4]. Auch deshalb hat die Stadt Flensburg bereits mehrfach beschlossen, den Anteil des Autoverkehrs in Flensburg deutlich zu reduzieren, beispielsweise im Masterplan Mobilität oder in der Strategie Flensburg 2030+ [5,6]. So hat sich die Stadt Flensburg mit dem Masterplan Mobilität das Ziel gesetzt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 54% auf 39% zu reduzieren [5]. Um eine solche Reduktion zu erreichen, muss Flensburg sowohl auf die Förderung anderer Verkehrsmittel als auch auf die Einschränkung der Privilegien des Autoverkehrs setzen [3]. Dass die Menschen in Flensburg diesen Weg unterstützen, haben die verschiedenen Beteiligungsformate der Stadt vielfach gezeigt. Über 73%, also fast drei Viertel der Teilnehmenden der Online-Umfrage der Stadt zur Gestaltung der Schiffbrücke und Hafenkante, können sich die Schiffbrücke ohne Autoverkehr vorstellen [7]. Um diese Unterstützung für die Maßnahme nicht zu gefährden und die positiven Auswirkungen voll auszuschöpfen, muss darauf geachtet werden, dass sich die negativen Auswirkungen des MIV nicht verlagern. Deshalb müssen Anwohnende zum Beispiel der Duburger Straße und anderer westlicher innerstädtischer Straßen davor geschützt werden, dass sich der Durchgangsverkehr in ihre Wohnquartiere verlagert.



2. Eine Schiffbrücke mit deutlich mehr Raum für Rad- und Fußverkehr

Noch wird der Bereich um die Innenstadt in Flensburg von Autoverkehr dominiert, während Fuß- und Radverkehr im öffentlichen Raum zu wenig Platz haben. Auf der Schiffbrücke zeigt sich dieser Missstand besonders deutlich: Enge Gehwege, fehlende sichere Radspuren und die Dominanz von Kfz und Parkflächen verhindern, dass dieser Stadtraum seiner Bedeutung als zentraler Verbindungs- und Aufenthaltsort gerecht wird.

Eine Haushaltsbefragung in Flensburg (2011) ergab folgende Verkehrsaufteilung: Der Motorisierte Individualverkehr lag bei über 50 %, während der Radverkehr 19%, der Fußverkehr lediglich 16% und der ÖPNV 11% ausmachten.

Damit liegt Flensburg beim Rad zwar leicht über dem Bundesdurchschnitt, beim Fußverkehr jedoch klar darunter. Das Ergebnis ist eine von Autos geprägte Innenstadt, während die aktiven und nachhaltigen Mobilitätsformen im öffentlichen Raum zu kurz kommen.

Der Masterplan Mobilität und Flensburg 2030+ formulieren eindeutige Zielvorgaben, um dieses Ungleichgewicht zu korrigieren. So soll der Anteil des Autoverkehrs bis 2030 von über 50 % auf ca. 39 % sinken. Für 2050 wird in einem Klimaschutz-Szenario eine annähernd gleichmäßige Verteilung von je 25 % für Auto, Rad, Fuß und ÖPNV angestrebt. Beide machen deutlich: Die Stärkung des Umweltverbundes ist eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung und die Schiffbrücke ein Schlüsselraum, um diese Verlagerung sichtbar und spürbar umzusetzen. Klar ist auch: Ohne mehr Platz für Fuß, Rad und ÖPNV sind die angestrebten Klima- und Nachhaltigkeitsziele nicht erreichbar.

Mehr Raum für Rad- und Fußverkehr ist daher nicht nur eine Frage der Aufenthaltsqualität, sondern ein unverzichtbarer Beitrag, um den Modal Split im Sinne des Masterplans Mobilität zu verändern und die Klimaziele von Stadt, Bund und EU einzuhalten. Die Befreiung der Schiffbrücke vom motorisierten Durchgangsindividualverkehr ist notwendig, um die verkehrspolitischen Leitlinien von *Flensburg 2030+* umzusetzen und gleichzeitig den Erwartungen der Bürger*innen gerecht zu werden. Nur so kann aus einer bislang autoorientierten Konfliktzone eine lebendige, sichere und klimafreundliche Hauptverbindung der Innenstadt entstehen, ein Ort, der Flensburgs Potenzial als lebenswerte und zukunftsorientierte Stadt sichtbar macht.

3. Eine Schiffbrücke mit deutlich höherer Aufenthaltsqualität - barrierefrei und klimaangepasst.

Die Neugestaltung der Schiffbrücke muss sich den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts stellen: dem fortschreitenden Klimawandel, einer alternden Stadtgesellschaft und dem Anspruch an eine gerechte und inklusive Stadtentwicklung. Besonders Innenstädte in Wassernähe sind zunehmend von Hitze, Starkregen und Hochwasser betroffen.

Allein im Zeitraum 2014–2023 kam es in Deutschland nach Schätzungen zu rund 48.000 hitzebedingten Todesfällen [8], mit einem besonderen Risiko für ältere und chronisch kranke Menschen [9]. Auch in Flensburg nahm die Belastung deutlich zu. Konkret: Heute gibt es im Norden rund 8 Hitzetage pro Jahr, zukünftig werden es 20-30 oder mehr [10]. Diese Hitzeperioden führen zu erheblichem Hitzestress und schränken die Aufenthaltsqualität stark ein.

Hinzu kommt das wachsende Risiko für Starkregenereignissen und Überflutungen. Flensburg ist dabei durch seine trichterförmige Topographie besonders betroffen. Studien zeigen, dass Maßnahmen zur Regenwasserrückhaltung Abflussmengen bei Starkregen um bis zu 40 % reduzieren können [11]. Also eine Voraussetzung damit die Schiffbrücke auch nach Extremereignissen ein nutzbarer und sicherer Raum bleibt. Öffentliche Räume müssen so geplant werden, dass sie Aufenthaltsqualität, soziale Teilhabe und den Bedürfnissen sowie Schutz der Menschen bei immer extremeren Klimabedingungen gerecht werden und diese in den Mittelpunkt stellen.

Besonders vulnerable Gruppen, d. h. ältere Menschen, Personen mit Vorerkrankungen, Kinder und sozial benachteiligte Menschen sind durch diese Veränderungen gefährdet. und zugleich oft auf niedrigschwellige, barrierefreie Aufenthaltsräume angewiesen. Fehlender Schatten, fehlende Sitzgelegenheiten oder unzureichende Barrierefreiheit führen dazu, dass diese Gruppen aus öffentlichen Räumen ausgeschlossen



werden. Damit sinkt nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern auch die soziale Teilhabe und Attraktivität im Herzen unserer Stadt.

Die breite Beteiligung an der Umfrage zur Neugestaltung der Hafenkante zeigt, dass die Bevölkerung genau diese Probleme erkannt hat und klare Erwartungen an die Schiffbrücke formuliert:

- Über 450 Teilnehmende nannten als wichtigste Qualität das „Sitzen, Chillen und Genießen“.
- 500 Menschen wünschten sich Sitzgelegenheiten unter Bäumen, über 430 zusätzliche Bänke und 374 Blumen- und Grünflächen.
- Kritisiert wurden vor allem Verkehrsführung, Autoverkehr und Gestaltungsdefizite.
- Eine deutliche Mehrheit sprach sich für eine Schiffbrücke ohne Parkplätze (345 Stimmen) bzw. ohne Parkplätze und Autoverkehr (400 Stimmen) aus [12]

Daher fordern wir, um diesen Herausforderungen zu begegnen zu können, braucht es eine konsequent klimaresiliente Gestaltung!

Dafür Notwendige Maßnahmen:

- **Mehr Grün und Wasser:** begrünte Flächen und wasserdurchlässige Beläge senken die Umgebungstemperatur spürbar und speichern Regenwasser.
- **Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung:** Mulden, Rigolen und Versickerungssysteme reduzieren die Abflussmengen bei Starkregenereignissen um bis zu 40 % und verhindern Überflutungen der Gehbereiche.
- **Hitzeschutz-Infrastruktur:** Schattenspendende Sitzplätze, öffentliche Trinkbrunnen, regelmäßige, leicht zugängliche **Sitzplätze unter Schatten / Pergolen**, reflexive Beläge und wasserbasierte Abkühlungselemente
- **Cooling Spots** sorgen für unmittelbare Entlastung bei Hitze und steigern die Aufenthaltsqualität für alle.
- **Barrierefreiheit für alle Generationen:** Schwellenfreie Wege, taktile Leitsysteme, rutschfeste Beläge und Sitzgelegenheiten mit Rückenlehnen, öffentliche Toiletten, klare Wegweisung zu ÖPNV, Ruhezonen, Notrufpunkte, alle Übergänge Bus/ÖPNV/Promenade barrierefrei, d. h. also auch möglichst ohne die Trennung und der Gefahrenpunkt, den der MIV auf der Schiffbrücke darstellt, sind zentrale Bausteine einer inklusiven Gestaltung.
- **Schutz vor Sturmflut und Hochwasser:** Schutz öffentliche essentieller Infrastruktur (Wasser und Stromversorgung), Information und Hilfsangebote zu lokalen Gebäudehochwasserschutz, zukünftig im Erdgeschoss nur noch Untergeordnete Nutzungen genehmigen

Dabei hat sich die Stadt Flensburg mit dem Stadtentwicklungsplan „*Flensburg 2030+*“ schon klar zur Klimaanpassung, Barrierefreiheit und zur Schaffung lebenswerter öffentlicher Räume bekannt. Die hier beschriebenen Maßnahmen entsprechen daher nicht nur ökologischen Notwendigkeiten und den Ergebnissen der Bürger*innenbeteiligung, sondern sind auch ein konsequenter Schritt zur Umsetzung der beschlossenen städtischen Entwicklungsziele.

Eine klimaangepasste und barrierefreie Schiffbrücke ist aus unserer Sicht kein Luxus, sondern eine zwingende Voraussetzung, um diesen zentralen Stadtraum zukunftsfähig zu machen. Sie schützt die Gesundheit der Bevölkerung, fördert soziale Teilhabe, steigert die Aufenthaltsqualität und macht Flensburg widerstandsfähig gegen die Folgen des Klimawandels.



Quellen:

- [1] <https://difu.de/publikationen/2025/verkehrsberuhigung-und-einzelhandel-dann-wirds-laut>
- [2] https://www.researchgate.net/publication/245574459_Estimation_of_Applied_Forces_on_Railway_Vehicle_Wheelsets_from_Measured_Vehicle_Responses ; <https://www.itf-oecd.org/itf-transport-outlook-2021> ; https://nacto.org/wp-content/uploads/disappearing_traffic_cairns.pdf
- [3] <https://www.bpb.de/themen/klimawandel/dossier-klimawandel/516500/nachhaltige-mobilitaet/>
- [4] <https://taz.de/Klimakrise-und-Verkehr/!6108078/>
- [5] https://www.flensburg.de/PDF/Bericht_Masterplan_Mobilit%C3%A4t.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=7957&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1543906562
- [6] https://www.flensburg.de/PDF/Flensburg_2030_Bericht.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=16716&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=1721653119
- [7] <https://flensburg-mitmachen.de/polls/12/results>
- [8] <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/39433977/>
- [9] <https://www.who.int/europe/health-topics/heatwaves?utm>
- [10] <https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/zahl-der-hitzetage-seit-den-1950er-jahren-mehr-als-verdreifacht-71046?utm>
- [11] <https://link.springer.com/article/10.1007/s11356-021-12616-3?utm>
- [12] <https://flensburg-mitmachen.de/innenhafen-hochwasserschutz-und-neugestaltung>



Vollständige Liste der Unterzeichner:innen:

Recht auf Flensburg	Sven Simon	Danielle Balmer
Günter Stempel	Lia Polotzek	Lennart Bunnenberg
Elke Mark	Ole Jugert	Benjamin Flux
Lennart Bausdorf	Leah Steffan	Juliane von Holdt
Wandelküche Raum für	Karola Haack	Marlon Fiebing
Ernährungswende e.V.	Christoph Thomsen	Treichel
Alina Hellmuth-Wieting	Nori Köster	Chris edler
Ace Milja Hellmuth	Jakob Martius	Ingo Prosch
Roald Christesen	Niels Förstermann	Birte Lohmann
Jessica Winkler	Rebekka Diestelkamp	Ines Franck
Marco Seiler	Lara Göhl	Elisabeth
Anna Hinrichs	Anna Claußen	Brigitta Lersner
Clara Tempel	Florian Denzer	Anna Kern
Jan Ohlsen	Merle Bornemann	Wiebke Brendel
Laris Schäfer	Hannes Manzke	Roy Carstensen
Marie Sommerhage	Maria Höppe	Lennart Roll
Dirk Gansefort	Josef Remberger	Theaterwerkstatt Pilkentafel
Hendrik Lackus	Nicole Goss	Daniel Pawel
Laura Carstensen	Katrine Hoop	Paul Potzmann
Carsten Nielsen	Ruben Lampart	Annica Olsson
Amanda Aron Küting	Daniela Buns	Ute Schwambach
Moritz Hehlert	Luise Harfmann	Katrin Lütjen
Lotta B.	Lotta Michelsen	Lars Welge
Hanna Müller	Elmo Steiner	Daniel Möck
Tamara Himpich	Karla Klante	David Hegner
Annika Bentzin	Frida Temme	Gunnlaugur Karlsson
Lauren Grüterich	Maike Böcker	Patrick Hübler
Nadja Driller (EUF)	Nils Henkel	Katharina Khodami
Folke Bo Blunck	Moritz Lohmann	Laura Korock
Gunnar Jensen	Sebastian Chilcott	Merle Kleibs
Xenia Stedeler	Dr. Michael Sturm	Violetta Zielinski
Moritz Gajewski	Silke Philipsen	Nikolai Wehnsen
Leonard Zander	Hannah Vrielink	Martina Domke
Kann'Katharina Vetter	David Petersen	Franzi Kemper
Jonas Lage	Marek Weitkus	Dr Felix Schulte
Tabea Clausen	Torben Andresen	Dirk hansen
Jasper Grätsch	Lynn Walentin	Jan Scheer
Kirsten Schulze	Rebekka Marder	Sabine Almenritter
Lorenz Schulze	Roland Fiebig	Petra Hirschberger
Vigoleis Hühn	Prof. Dr. Matthias Schmelzer	Ma Himmerkus
Maria Stock	(EUF)	Michel Diesing
Mareike Wurstner	Jonas Jansen	Gert Reesing
ADFC Flensburg	Gerrit Hencke	Tobias Wilske
Tim Meyer-König	Sofia Seelig	Florian Aydogan
Sarah Kamenarov	Lena Tietgen, Schriftstellerin	Peter Schäftlein
Luisa Cordroch	Vera Noack	Thorsten Carstensen
Malte Siebeneck	Jule Leitenberger	Pitt Sebens
Peter Dielenschneider	Alexandra Berger	Janntje Böhlke-Itzen
anke gerundt	Stephanie Meyer-König	Chrissi Schröder
Hulda Gill	Günther Ballin	Malin Liden
Felix-Claudius Dietz	A salih	Annette Groskreutz



Uta Stephan-Muth
Agnes Györi
Luca Sprick
Lotta
Jan Ender
Inga Reimers
Arndt Scherdin
Dr. Hanna Mareike Schmidt
Lukas Giese
Cornelius Fasshauer
Mirko Threepwood
Ulla Reimers
Lisa Vordermeier-Weinstein
Stephan Breiter
NORDER147
Dany Heck
Bente Koch
Claas Daneke
Alexander Nielsen
Jochen Berns
Małgorzata Tutaj-Kompa
Anne Klingenmeier
Lucie Morin
Sabine Mehrgardt
Eva Demuth
Emöke Kovač
M. Ketelsen
Niklas Albers
Philipp Hansen
Bror Söth
Leila Flensburg e.V.
Ragna-Sophie Schmidt-Bliese
Wiebke Ahrlich
Mira Block
Karl-Heinz Tuttlies
Isabell Manca
Clara Schmidt
Marlene Müllmann
Sophia Zähringer
Sönke Schley
Tim Kruse
Meike Wrede
Jan Kühnemund
Regina Holze, Anwohnerin
Lisa Werner
Sievertsen
Saskia Kuchler
Jonas Monninger
Heike Hilterscheid
E.Süchting
Nathanael Schwenke
Katharina Uhlig

Anissa Kirchner
Hinrich Rosenbrock,
Bootsbauer
Natalia Janoszczyk
Hannah P.
Minu Vogel
Elisabeth Schweyher
Till Fischer
Lasse Lampart
Lønne Lampart
Frank Rainer Pauly
Stefanie Berry
Ivana Horakova
Gabriel Richter
Sigfred Hauffen
Thomas Duttler
Malin Mittrowann
Luise Rastemborski
Johanna Selbert
Jana Fahlbusch
Jens Oke Johannsen
Ariane Lehmann
Christoffer Behrmann
Iwona Gustak
Philipp Austermann
Andree Nitsch SPD
Kreisvorstand, Fraktion,
AG60plus und
Landesvorstand AG60plus
Tobias Bernhardt
Nina Ruhl
Maria Ohle
Matthias Scheder
Franziska von Gadow
Christoph Touche
Christa Peper
Hanna Kalkutschke
Thorben Süß
Theresa Priester
Benno Feldner
Eva-Maria Mehrgardt
- bilwiz.info
Tobias Kaiser
Julie Martin
Margarethe Quaas
Anne Marken
Ortsgruppe Fuss e.V.
Flensburg
Florian Schildwächter
Madlen S.
Gero Tergau
lauschig lokal

Benedikt Bliese
Pizza Renate
Isabell Jetchev
Isa Café & Eis
Clemens Schmidt
Schoof & Jensen GmbH
Fahrradladen BLITZ
Stadtteilforum - Forum
Hafenquartier
Fred Heydorn
blau:pause
(Transformationszentrum
Flensburg e.V.)
Florian Brinkmann
onoma kaffee
Alexander Brandt
Jette Garbe
Christian Garbe
dwell - Raum für Kunst &
Berührung
VERBUNDVIBE
Karla Klante
Maria Höpfe
Lena Stolle
Lotta
Johannes
Simon Laros
BeyondJes Conceptstore
Johannes Wollny
Dorina Wernecke
Hannes Manzke
Johannes Katz
Nadja Flachmann
Marie Bröker
Rosemarie Pahlke
Bente Karstens
Petra Mattis
Bernd Mattis
L. Hansen
Lorenz Schulze
Livia Wübker
Deniz Elyorgun
Lukas Evers
Fahrrad Petersen
Karen Wachsmuth
Marie Steffen
Katja Hofschroer-Elbers
Maja Pickenbrock
Kolja Winkler
Philipp Lichte
Meike Wrede
Henrike Blad



Gesa Janßen
Leon Biedermann
Dennis Hansen
Jan Mackeprang
Fin Winkler
Patrik Klonowski
Nicole Bracht
Alexandra Knaut
Till Fischer
Lausen , Anita
Norina Abild
Lea Oestreich
Charlotte Pendorf
Maja Mühlich
Thordis Buchholz
Alena Strelow
Laurent Krause-Courdouan
Anne Köster
Jule
Julia Schepper
Jorve Friedrichsen
Lasse Krauss
Esther Munck
Sophie Tobias
Natascha Giehl
Lone Bukop
MOK
Paula Keppler
Jytte Hoffmann
Annabel
Noah Primke
Friederike Vogel
Katerina Graf
Kim Paul
Marcella Mumlek
Gesa Freese
Katharina Uhlig
Inga Biel
Viola Schlösser
Felix Castello
Robin Schauer
KarinRosemarie Bleser
Michael Petersen
Pia
Samaa Alotba
Nicolas Rothenhäusler
Hanna Lüker
Oliver Finzel
Pierre Beecroft
Glen Maria Heintzmann-
Menzel
Vivien Asendorf
Philip Hellberg

Caspar Menzel
Anne Theresa Koch
Jana Reetz
Liv Lissinna
Oliver Wagner
Lotta Böhm
Jannik Boysen
Kristin Wunderlich
Sina Kreft
Laura
Sönke Grimm
Nina Hecht
Kira Bothe
Lea K. Sepke
Bjarne Meyn
Almuth Schlottheuber,
Frauenärztin auf Jürgensby
Hans-Eberhard Währisch
Anton Schnell
Marla Hendriks
Lotta Söseemann
Finja Gliesche
Sascha Aschenbrenner
Vincent Dario Kocevar
Svenja Richter
Malte Hennings
Linn Albert
Maxine Muhle
Hauke Zierz
David Leclerc
Elija Friedenberg
Mike-Oliver Freyer
Till Albert
Henrike May
Runa Blaas
Aileen Weber
Hanna Metz
Marie Priwitzer
M. Weitkus
Eike Niemann
Rico Raphelt
Benita Beckmann
Hannah Herrmann
Britta Krumbeck
Anke Neumann
LICHTPAPIER
Imke Albert-Barz
Greenpeace Flensburg
Stefanie Berry
Jonathan Schultz
Monika Lorenzen
Pearl Sundanum
Astrid Fustmann

Lotta Büll
Hanna Rosa Müller
Merle Kleibs
Hann Holze
Thore Paulsen
Ellinor Mohr
Dennis Plagge
Hinrich Rosenbrock
Annika Hasenpusch
Lara
Stefan Körber
A. Küting
Agnethe Juhl Andersen
Bente Skerhutt
Lisann Lewitzke
Helen Dabo
Europa Universität Flensburg
Alena Twardy
Kolja Stammer
Solvejg Hauffen
Jannik Bachmann
Hanna Mareike Schmidt
Gerrit Hencke
Mila Iversen
Gudrun Hugendubel
Anders Wohlenberg
Thomas Stammer
Fenna Holst
Clara Carstensen
Otto Eyferth
Emily Eakes
Henri Prey
Melissa Mayer
Pelle Hansen
Sigfred Hauffen
Janis Rummer
Katrin Lütjen
Marc Thomsen
Endrek Popp
Louise Leonhardt
Niklas Wacker
Stephan Born
Britta Sowa
Kerrin Rohde
Ann Carolin Renninger
Karsten Rohde
Femke Paulsen
Lena Wüstling
Aaron Benz
Timo Brodtmann
Joachim Hagge
Ines Schulze
Jette Brunck



Jugendkirche - Kirchenkreis
Schleswig-Flensburg
Eike Niemann
Noah Primke
Mirko Schomerus
Kirska Muleit
Johannes Denecke
Jelle Jacobsen
Carolina Ehmcke
Jonas Freißmann
Julita Conrad
Eva Rothemund
Jocelyne Möllgaard
Arne Benesch
Ole Einax
Madleen Haufler
Janne handt
Jule Marieke Baumgardt
Viola Güse
Lisa Lützen
Mathis Kock
Anna Katharina Petersen
Marie
Carla
Bettina König
Josefine Ruck
Sait Aytmen
Solvej Brogmus
Max schauz
Malin Busch
Juana Kühn
Sebastian Jessen
Lilly Gerlach
Lotta Bohde
Timon Stedeler
Louis Taubert
Sven Simon
Katja Hofschroer
Elisabeth Hingel
Sarah Jordan
Holger Joost
Martina Jessen
Andreas Büssenschütt
Ruth Büssenschütt
Dennis Hansen
Olde Spreckelsen
Margarita Jun-Lindt
Marvin Peters
Bodo Neumann-Nee
Kai Kientopf
Dolmatov
Agnes Györi
Stefan Kersig

Kristina Soltwedel
Kamo Sievers
Sylvia Schneider
Tim R
Carsten Mathäs
O. Poelen
Monika
Dirk Carstensen
Nils Ahrens
Gunnar Dommasch
Felix Mikkelsen
Malte Freynhagen
Wibke Hagemeyer
Ida Schulze
Till Geske
Mario Lorenzen
Martin Skibba
Raduan
Maria Schley
Finja Schley
Fiona Hansen
Karlotta Schley
Marieke Schley
Tobias Näckel
Anne Skov Mehlig
Florian Aydogan
Christian Helms
Carmen Braun
Maike Jürgensen
Jonathan Zimmermann
Katharina Kulisch
Leah Wolf
Alia wirth
Max Wagner
Transformatives Denk und
Machwerk e.V.
Kira Kromrey
Frauke Ewald
Alex-Francesco Mancini
Leo Fleskes
Eva Schütte
Sarah Safo-Adu
Niklas Kanz
Erik Rose
Anne Möller
Konrad Pahlke
Theresa Schwenk
Lena Tietgen
Hans Schrieber
Angelika Michelly
Alexandra Böner
Rebecca Breiten
Christopher Oppermann

Salome Klein
Sarah Pedersen
Anke Thiessen
Patrick Nehren
Marie Marwege
Kathleen Reiter
Anja Hjelm-Madsen
Antonius Schlesinger
Maria Sophie Ohle
Anna M
Lea Kloosterboer
Jannes Hater
Matthias Lyssy
Imke Langmann
Jonas Backsen
Hanno Peters
Katharine
Marius Rottmann
Anne Behnke
Karoline Kalke
Heike Flegel
Theresa Thomann
Martin Paproth
Stefan Junge
Venice Goudard-Rottmann
Sarah Kamenarov
Alexandra Schnurr
Nadja Rehm
Lukas Fließ
Carlota Paa
Hannah Vrielink
Regina Franzen
Initiative Open Willy
Ökolokal Mürwik
Piet Liebelt
Else Süchting
Silvie Hauck
R.T.
Manon Matthes
Norah Kristen
Resi Staenz
Felix Giffey
Dr. Hanna Weise
Ferienwohnung am
Ostseebad
Steffen Hinrichsen
Till Arfsten
Marco Hjelm-Madsen
Christoph Thomsen